Das Eisenbahn-Pr... von Schweinfurt nach ...

... Pfaff

Hohe Kammer der Abgeordneten!

Denkschrift

und resp.

Antrag und Bitte des Abgeordneten Pfaff, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Gemünden a/M. betr.

Bereits im Jahre 1863 hat der ergebenst Unterfertigte Antrag auf einen Bahnbau gestellt, damals jedoch die Linie: Gemünden-Kissingen-Meiningen im Auge habend. — Bei den zahlreichen Petitionen — die Zahl stieg über achtzig — welche dem damals versammelten Landtage zur Vorlage kamen, war es erklärlich und natürlich, daß eine endgültige Entscheidung über alle Projekte unmöglich war, denn jedes derselben hielt sich am meisten berechtigt, jedes wollte die größten Vortheile bieten, jedes glaubte primäre Entscheidung beanspruchen zu dürfen und so mußte es kommen, daß die königliche Staatsregierung das massenhafte Material zu sichten veranlaßt war und alle Hoffnungen auf die dereinstige Vorlage eines allgemeinen Bahnnetzes und Vervollständigung der bayerischen Eisenbahnen gesetzt werden mußten.

So schwebten viele Gegenden, aus denen Petitionen eingelaufen waren, lange Zeit zwischen Furcht und Hoffnung, welche durch die traurigen Ereignisse des Jahres 1866 nur noch mehr verzögert wurden und, nachdem im Frühlinge des Jahres 1868 dem damals versammelten Landtage das längst verheißene und sehnlichst erwartete Gesetz über den Eisenbahnbau durch Se. Excellenz dem königl. Staatsminister Herrn von Schlör in Vorlage gebracht wurde, betonte derselbe in seiner Vorrede, daß das längst erhoffte Gesetz nun zur Uebergabe und Verhandlung des Landtages bereit sei, daß damit aber auch viele Wünsche und berechtigte Hoffnungen mancher Gegenden und Landestheile z. Z. getäuscht würden. — Sehr wahr gesprochen; auch die Gegend meiner Heimath hegte lange Zeit die feste und berechtigte Hoffnung, dem vaterländischen Schienennetze einverleibt zu werden und Theil zu nehmen an den Segnungen des erleichterten Verkehrs, ohne welchen alle Geschäfte und Unternehmungen dahin siechen und verkümmern müssen, so viele Naturschätze und Produkte nicht zu ihrer entsprechenden Verwerthung gelangen können. — Auch die Gegend meiner Heimath, sage ich, war getäuscht, theils durch die früheren Verhandlungen mit der Meininger Regierung, die den Abschluß des Vertrages der Linie Oerlenbach-Meiningen zur Folge hatten, während wir die feste Erwartung hegen zu dürfen glaubten, die gerade Linie Meiningen-Kissingen-Gemünden zu gebührender Geltung gebracht zu sehen und durch die Vorlage der königlichen Staatsregierung, welche zwar das Projekt einer Bahnverbindung zwischen Schweinfurt-Gemünden aufstellte, in ihren Motiven die Abkürzung der Linie Bamberg-Aschaffenburg betont, dadurch den durch den Zusammenstoß so vieler Bahnen in Würzburg so erschwerten Verkehr zu erleichtern, daß aber strategische Gründe für den Bau der sogenannten Wernthalbahn sprächen. —

Ich erlaube mir, das ganze Projekt näher in das Auge zu fassen, dasselbe zu beleuchten und Alles was pro und contra in die Waagschale fällt, frei und auf das Gewissenhafteste zu prüfen und zu besprechen. Zur schnelleren Orientirung füge eine Karte bei, um die Wahrheit meiner Angaben zu unterstützen und zu bestätigen.

Als erster und Hauptzweck wird die Abkürzung der Bahnlinie **Bamberg - Gemünden - Aschaffenburg** in's Auge gefaßt und ist dieser Punkt wichtig genug, den Bau einer Bahn zu rechtfertigen, da die Kürzung dieser Linie circa 8 Stunden beträgt und stellt sich nun die Frage auf, in welcher Weise wird dies am besten erreicht? Nach Vorlage der königlichen Staatsregierung glaubt man dies von der Linie durch das **Wernthal** zu ermöglichen; es ist wahr, die Abkürzung mag sich darnach auf die angegebene Distanz berechnen, dieselbe Kürzung wird aber auch, wie ein Blick auf die Karte zeigt, über **Hammelburg** und von da durch das **Saalthal** nach **Gemünden** erreicht; welche Linie eine Differenz von wenigen Minuten erringt, kann erst die Detail-Aufnahme erweisen. Welcher Linie gehört nun der Vorzug? Nicht um als Cicero pro domo zu sprechen, sondern in ruhiger, parteiloser, wahrhaftiger Auffassung will ich der hohen Kammer ein Bild entrollen und nach gleichfalls parteiloser Beurtheilung mich ruhig ihrer Entscheidung fügen. Zwar ist schon eine Eingabe von den Bewohnern des unteren Saalthales, beziehungsweise von den vereinigten Comité's der Bezirke **Hammelburg** und **Euerdorf** an die hohe Kammer gelangt und die Vertretung derselben einem hervorragenden Mitgliede des hohen Hauses anvertraut; der aus einer so gewandten Feder entflossene Antrag in seiner blühenden Sprache sollte mich zwar bestimmen, meine schwache Kraft nicht auch zu versuchen; allein verschiedene Punkte und Umstände veranlassen mich und die Pflicht als Abgeordneter gebietet mir, so viel wie möglich mitzuwirken, um das lang ersehnte Ziel zu erreichen, da in erwähntem Antrage nicht alle Momente an's Licht gezogen sind, die für besagte Linie sprechen und weil ich mich auf den Standpunkt der Königlichen Staatsregierung stelle, die vorerst nur die Linie **Schweinfurt-Gemünden** in's Auge faßt.

Als erster Grundsatz beim Bau aller bisherigen Linien galt, die Rentabilität der Bahn gesichert zu sehen; zweitens dadurch bedingt, Parallelbahnen zu vermeiden und drittens auch die strategische Wichtigkeit nicht außer Acht zu lassen.

Streng werde ich mich an diese drei Punkte halten und frage deßhalb: Was bietet die **Wernlinie** der Bahn für Alimente gegenüber dem **Saalthale**? In gerechter Würdigung der intelligenten und emsigen Bevölkerung des Wernthales muß anerkannt werden, daß Viehzucht und Getreidebau in hohem Flore stehen und vielfache Befrachtung für eine Bahn gewähren; auch Gewerbsthätigkeit ist in den größeren Orten benannten Thales zu finden, die jedoch nie zu großer Bedeutung gelangen kann, da Schweinfurt und Würzburg zu nahe liegen und der Landmann, der seine Produkte zu diesen Schrannenplätzen bringt, zu sehr daran gewöhnt ist, auch dort seine Bedürfnisse in den verschiedenen Geschäftszweigen zu befriedigen. Waldungen sind in der Gegend spärlich und ist an Ausfuhr von Bau-, Nutz- oder Brennholz nicht zu denken, ebensowenig an Lohrinde, Holzkohlen oder auch an Mineralien; der Export ist also nur auf Vieh oder Getreide beschränkt. —

Was bietet das **Saalthal** dagegen?

Von der Mündung des Flusses in den Main bei **Gemünden** bis eine Stunde von **Hammelburg** erstrecken sich die herrlichsten Communal-, Privat- und Königlichen Juliusspitälischen Waldungen, die reichsten Ausbeutungen an Brenn-, Bau- und Nutzholz, Kohlen, Lohrinden ꝛc. ꝛc. darbietend; unter den Privatwaldungen sind besonders die freiherl. von Thüngen'schen hervorzuheben, welche zusammen eine beträchtliche Ausfuhr bieten, wodurch in dem gewerbthätigen Gräfendorf der Handel mit allen Waldesprodukten jetzt schon in hohem Flore steht. Aber die gütige Natur lagerte auch und zwar in unmittelbarster Nähe der Linie die sich zum Bahnbau eignet, bei Schonderfeld und Michelau die schönsten Bausteine in großer Menge (die Eisenbahnbrücke über die Saale bei Gemünden gibt Zeugniß davon), die sich nicht allein zu allen nöthigen Bauten einer Eisenbahn, sondern besonders durch ihre Qualität und Quantität zur Ausfuhr eignen.

Im weiteren Verfolge des Thalgebietes gelangt man an den Sodenberg und seinem wohl einem der, oder dem reichsten Basaltlager in Bayern, unschätzbar in seinen Millionen von Centnern, und wird dieses beliebte Straßen-Material schon jetzt in fernere Gegenden, z. B. nach **Würzburg**, **Uffenheim** ꝛc. ꝛc. verführt, freilich zur Klage der nächsten Bewohner, die ihre Communal- und Distriktsstraßen durch die gegenwärtig schon massenhafte Abfuhr nur durch großen Aufwand kaum in gehörigem Zustande erhalten können. Die Beschaffenheit dieses großartigen Lagers ist so, daß eine unmittelbare Einladung in die Waggons stattfinden könnte. Zu Zeiten, wo der Gütertransport weniger bedeutend ist, namentlich zur Winterszeit, wäre dadurch tägliche, lohnende Befrachtung der Bahn und Arbeitsverdienst für die angrenzenden Bewohner möglich, was doch wohl auch Beachtung finden dürfte. — Bei Diebach erweitert sich das Thal und bildet von da aus einen der schönsten und üppigsten Wiesengründe des bayerischen Vaterlandes und diesem schließen sich fruchtbare Getreidefelder an, die rebenbepflanzten Berge der Umgebung Hammelburgs begränzend; wer kennt nicht die Erzeugnisse dieser Rebenhügel, wer kennt nicht den darunter sich befindlichen **Saalecker**? Welcher Vorzüge sich dieselben erfreuen, bezeugt die jetzt schon beträchtliche Ausfuhr dieser Weine in die Main- und Wern-Gegend selbst. — Da die üppigen Wiesen-Thäler vorhanden sind, so braucht wohl nicht erwähnt zu werden, daß auch die Viehzucht mit großem Erfolge betrieben wird; Beweise sind die regelmäßig wöchentlichen Triebe des schönsten Mastviehes nach Frankfurt am Main und will ich, um ja nicht ungerecht zu werden, die Ausfuhr landwirthschaftlicher Erzeugnisse in Vieh und Getreide jenen des **Wern-Grundes** nur mindestens gleichstellen; bei dem Geschäftsbetriebe unserer Gegend jedoch muß ich die Bescheidenheit aber in noch größerem

Maße üben, wenn ich Import und Export des Saalthales jenem des Wernthales gegenüber nur auf das Vierfache bezeichne; Zahlen sprechen, die Güter-Expedition in Gemünden kann den Beweis liefern und meine Angaben bestätigen!

Um nun aber die von der Königl. Staatsregierung erwünschte Abkürzung der Linie Schweinfurt-Gemünden zu ermöglichen, müßte die Bahn bei Hammelburg das Saalthal verlassen und in südöstlicher Richtung nach Fuchsstadt und, dessen 9000 Tagwerk großen Gemeindewald durchschneidend, in kürzester Richtung über Greßthal, entweder bei Poppenhausen oder Niederwern in die Schweinfurt-Kissinger Bahn einmünden; das ganze nun zu benützende Terrain bietet dieselben landwirthschaftlichen Produkte wie das angrenzende Wernthal; wenn auch der Bau etwas mehr Schwierigkeiten bietet, als in der Wernlinie, so sind diese in Erwägung jener nach Kissingen-Schweinfurt gar nicht in Betracht zu ziehen; es würden selten kurze Steigungen 1 à 100′ vorkommen, dagegen von Hammelburg nach Gemünden durchschnittlich 1 à 500′.

Wäre nun durch diese Linie gleiche Distanz von Schweinfurt nach Gemünden geschaffen, wie durch das Wernthal, würde aber die Bahn dadurch, daß sie eine neue Gegend dem Verkehre erschließt und mindestens das Vierfache der Frequenz derselben bieten kann; wäre es, sage ich, volkswirthschaftlich gerechtfertigt, dann eine andere Linie zu wählen, die solches nicht leisten kann?

Und nun zum zweiten Punkte meiner Beleuchtung muß erläutert werden, daß die von der Königl. Staatsregierung so vielfach und bei allen Gelegenheiten verpönten Parallel-Bahnen hier eine neue Auflage erhielten! — Schon im Jahre 1861 bemühte mich bei höchster Stelle, um das Projekt Gemünden-Kissingen-Meiningen in Aufnahme zu bringen, allein es hieß: „Wir können keine Parallelbahn schaffen, die der bereits bestehenden Staatsbahn Würzburg-Bamberg-Hof Concurrenz machen kann"; man ließ lieber dem Auslande hart an der Grenze eine Bahn bauen, um den Verkehr der beiden großen deutschen Handels-Städte Frankfurt und Leipzig an sich zu ziehen, welche dem bayerischen Vaterlande durch die Linie Gemünden-Kissingen-Meiningen hätte erhalten werden können, und jetzt sollte eine Parallelbahn, noch so nahe zusammengedrängt, z. B. bei Stetten auf die Distanz von ca. ¼ Stunde, daß man in Mitte der beiden Thäler des Maines und der Wern den Pfiff der Lokomotiven gleichzeitig vernehmen kann, geschaffen werden? Es käme vor, daß zweimal in einem so kleinen Bezirke eines Königl. Bayerischen Landgerichtes zwei Bahnlinien bestünden, nämlich in den Landgerichten Karlstadt und Arnstein, dagegen bliebe der nördlichere Theil Unterfrankens, fast das Herz des Kreises unberührt! Betrachte man doch die angefügte Karte. Von Wernfeld aus bis beinahe nach Thüngen ginge die Wernbahn in derselben südlichen Richtung wie die bereits bestehende Staatsbahn; von da aus geht sie in einem scharfen Winkel nach Osten; bei Werneck käme sie so nahe an die Schweinfurt-Würzburger Bahn, daß dort das Wernthal wahrscheinlich verlassen und in die nächstliegende Station Waigolshausen eingemündet würde, außerdem beim Verfolge des Thales keine halbe Stunde Distanz solche scheidet, so daß man vergebens nach Rechtfertigung sucht, auf so zusammengedrängtem Raume zwei Bahnen zu errichten und andere Gegenden ganz außer Acht zu lassen, es müßte denn sein, daß die vielbesuchte und kostbar eingerichtete Irrenanstalt Werneck den Ausschlag gegeben habe, oder wäre es der dritte Punkt der Motive für den Bau der Wernbahn, die sogen. strategischen Rücksichten? Strategie! das ist freilich ein Gegenstand, den zu beleuchten ich mich fast außer Stande fühle. Zwar hätte als früherer Landwehroffizier und zeitweiliger Commandant eines Bataillons mich hierin näher orientiren zu sollen, Verpflichtung gehabt; allein zu meiner Beschämung muß ich nun gestehen, daß ich zu nachläßig in diesem Gegenstande war. Ich muß hier andere Autoritäten sprechen lassen und gemachte Erfahrungen zur Geltung bringen.

Im Jahre 1866, als die Furien des Krieges entfesselt, Deutsche gegen Deutsche kämpfend, auch unser bei allen sonstigen Gelegenheiten vergessenes Thal überflutheten und die Brandfackel in die schon früher so hart heimgesuchte Stadt Hammelburg geschleudert wurde, damals fand man der Saale Ufer strategisch wichtig! — Warum aber die wichtigsten Punkte von unseren Strategen nicht erkannt und besetzt wurden, kann hier zu erörtern, nicht meine Aufgabe sein; sicher ist nur nach dem Ausspruche hoher preußischer Offiziere selbst, daß bei der Tapferkeit und der Ausdauer unserer Soldaten der Main niemals der Pathe jener kühnen Armee geworden, die durch die sonderbarsten und unerklärlichsten Umstände begünstigt, die Engpässe des Rhön-Gebirges und des Spessarts übersteigen durften, während das Thalgebiet der fränkischen Saale ihr Grab werden konnte! — Wenn nun aber der Wernbahn strategische Wichtigkeit beigemessen werden will, so muß ich übrigens auch den Ausspruch eines hohen Militärs in Erwägung ziehen, dessen Meinung wohl auch in die Waage fallen dürfte. Von demselben wird die Linie Meiningen-Gemünden als ein hochwichtiges Glied des deutschen Eisenbahn-Netzes in strategischer Richtung erklärt. Die Besichtigung dieser Linien und Punkte erfolgte im Frühlinge 1868, und bemerke nur, daß diese Commission, wenn man sie so nennen will, die Bahn von Meiningen nach Gemünden ganz besonders in's Auge gefaßt und deren Dringlichkeit betont hat. Dieselbe bestand aus preußischen Offizieren und an der Spitze derselben der Chef des preußischen Generalstabs, Herr von Moltke! —

Aber, wird man nun sagen, die Bahn von Meiningen nach Gemünden ist jetzt ja gesichert; von ersterem Platze aus geht solche nach Neustadt-Oerlenbach-Schweinfurt und von da in die neue Linie über Arnstein

nach Gemünden! — Wo bleibt aber hier wieder das Prinzip der geraden Linien? Wird dieses nur in einzelnen Fällen angewendet, wenn etwa das Interesse einer größeren Stadt oder eines bedeutenden Etablissements irgend einer Art im Spiele liegt? —

Werde man doch gerecht und messe mit einem Maße! Die Zickzacklinie Meiningen-Oerlenbach-Schweinfurt und Thüngen-Wernfeld würden dieselben Fehler sein, welche beim Beginn des bayerischen Bahnbaues gemacht wurden und die man jetzt so vielfach zu verbessern sucht und schon so oft verpönt wurden; mit den verschleuderten Millionen könnten die gerechten Ansprüche so mancher Gegend befriedigt werden, befriedigt zu ihrer und des ganzen Landes Wohlfahrt!

Man nenne es nicht Anmaßung oder verletztes Interesse, so offen zu sprechen, oder Bekritelung eines wohl vielfach erwogenen Beschlusses, ich sage blos, was mir die Pflicht gebietet, was ich als Staatsbürger und Abgeordneter mich berechtigt glaube, ich habe nichts entstellt, ich blieb in den engsten Schranken der Wahrheit, es läßt sich Alles nachweisen. Die Strategie des Generals Moltke wird nicht angezweifelt werden, die beigefügte Karte ist auf Grund der Pläne der Landesvermessung gefertigt, es läßt sich da nichts beschönigen, nichts bemänteln; der Name des Herausgebers, des berühmten Kartographen Hauptmanns Heyberger bürgt auch in zweiter Folge für deren wahren Darstellung. Die Bahn von Meiningen nach Gemünden kann dadurch noch um einige Stunden gekürzt werden, wenn der passendste Anknüpfungspunkt an der Schweinfurt-Kissinger Linie benützt wird, und wenn nun durch Alles nachgewiesen ist, daß eine bessere Bahnlinie geschaffen werden kann, wenn eine Parallelbahn vermieden und eine neue Gegend, ein in landwirthschaftlicher und kommerzieller Beziehung hochwichtiges Thal durch die Bahn erschlossen wird und dadurch deren Rentabilität ermöglicht und verbürgt wird und wenn auch der Strategie nach Aussage einer oben bereits allegirten Autorität Rechnung getragen wird, sollte man da noch zweifelhaft sein, welche Richtung die Bahn einzuschlagen hätte? Der verehrliche Ausschuß hat zwar anders beschlossen, an Plenum der hohen Kammer liegt es nun, diesen Fehler zu verbessern, und geht mein Antrag und meine Bitte, welche ich bei Berathung des Gesetzes als Modifikations-Antrag einzubringen mir erlauben werde, dahin:

„Hohe Kammer wolle beschließen, die projektirte Bahn von **Schweinfurt** nach **Gemünden** sei von ersterem Platze aus in möglichst kurzer und gerader Linie nach **Hammelburg** und von da durch das **Saalthal** nach **Gemünden** zu führen und, falls eine der von der Königlichen Staatsregierung und dem verehrlichen Ausschusse als in erster Linie zu erbauenden Bahnen ausgeschlossen werden sollte, die vorbenannte dahin einzureihen, eventuell, vor defintivem Beschlusse über die Richtung der Bahn, durch technische Erhebung controliren zu lassen, welche Linie die kürzere und bauwürdigere und in volkswirthschaftlicher Beziehung die wichtigere und rentablere, mithin den Interessen des Staatssäckels entsprechendere sei! —“

In vollster Hochachtung und Verehrung geharret

Einer hohen Kammer der Abgeordneten

Ergebenster

Pfaff, Abgeordneter.